

3.2. ИСТОЧНИКИ ПО СОВЕТСКОЙ ИСТОРИИ (1917–1990-е гг.)

Д. С. Галиева
*Российский государственный
гуманитарный университет*

ПЕРЕПИСКА МПС РФ С ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ КАК ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ В КОНЦЕ XX – НАЧ. XXI ВВ.

Информационно-справочные документы, к которым относятся письма, справки, докладные записки, зачастую составляют основной массив документооборота организации. Одних только писем насчитывается множество видов: эти инструктивные, сопроводительные, письма-просьбы, письма-подтверждения, письма-напоминания, и др. Докладные записки, которые адресуются руководителю данного или вышестоящего учреждения, как правило, содержат изложение какого-либо вопроса с выводами и предложениями.

Все эти документы предназначены для передачи информации как внутри учреждения, так и за его пределами. В этой связи, благодаря более свободному стилю изложения, в отличие от приказов и распоряжений, докладные записки и письма могут рассказать о делах, проблемах организации гораздо больше. Особый интерес подобные документы вызывают у исследователя при обращении к архивам министерств и ведомств. Тем более, если речь идет о непростых периодах в деятельности органов власти – периодах реформирования. Любой документ, изданный в ведомстве в это время, так или иначе, затрагивает различные аспекты происходящих процессов. В письмах в вышестоящие органы министерство обращается с просьбой или предложением. Зачастую к этому документу прилагаются ответы. В докладной записке могут содержаться отчеты о проделанной работе или поездке министра, совершенной за пределы страны для обмена опытом работы с иностранными коллегами. Анализируя содержание документов, можно сделать вывод о том, какие вопросы чаще поднимались в деятельности ведомства, какое место в переписке уделялось непосредственно организационным вопросам реформирования и др.

Основной целью данного сообщения стало изучение вопросов реформирования управления железнодорожным транспортом России в конце XX – нач. XXI вв. через переписку Министерства путей сообщения РФ с органами исполнительной власти. 1990-е годы в деятельности министерства и отрасли в целом были непростым периодом. В процессе движения по курсу либерализации и экономических преобразований в стране отраслевыми монополистами были на особом счету у руководства страны. Железнодорожный транспорт оказался одной из таких отраслей. Причем проведение его реформирования было весьма проблематичным, т. к. федеральный железнодорожный транспорт России до сих пор является одной из ведущих составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики. Доля железных дорог в системе транспорта общего пользования только по грузообороту составляет более 80 %, а по пассажирообороту – более 40 %¹. Более того, на рубеже XX–XXI вв. транспортный комплекс России включал более 1,5 млн. км путей сообщения. Разумеется, любые преобразования в этой сфере должны были проводиться по принципу «не навреди».

Правопреемником Министерства путей сообщения СССР стало образованное в январе 1992 г. Министерство путей сообщения Российской Федерации². Справедливости ради, надо сказать, что еще в начале 1990-х гг. говорили о необходимости сохранения органа управления отраслью. Хватало и сторонников, воспринимающих приватизацию железнодорожного транспорта не иначе, как разрыв «главной артерии страны», и противников, настаивающих на переводе железнодорожного хозяйства в частные руки. В результате споров новое Министерство путей сообщения Российской Федерации в 1992 г. возложило на свои плечи назревшие в тот период проблемы отрасли. Проблем было немало: финансового, технического, технологического, социального, организационного характера. Все это нашло отражение в документах переписки министерства с другими ведомствами и вышестоящими органами власти.

К сожалению, на сегодняшний день архивный фонд министерства, хранящийся в Государственном архиве РФ, представляет документы только за 1992–2000 гг. Документы за 2001–2004 гг. существования МПС все еще находятся на ведомственном хранении.

Большинство писем и докладных записок имело финансовый характер и касалось вопросов оплаты закупок для нужд транспорта за рубежом, предоставления кредитов министерству, льготных налоговых ставок, регулирования тарифов, и т.д.

Так, например, в докладной записке от 7 февраля 1992 г. № 18 пр под заголовком «О вопросах железнодорожного транспорта, требующих решения на межправительственном уровне» в адрес первого заместителя Председателя Правительства РФ Г. Э. Бурбулиса МПС сообщало, что по итогам подписания 25 января 1992 г. Соглашения между министерством и руко-

водителями администраций, органов управления транспортом государственных СНГ не удалось найти согласованного решения по двум важнейшим вопросам: о выделении средств Правительством Украины для приобретения грузовых вагонов и контейнеров и о погашении задолженности иностранным железным дорогам за перевозки пассажиров в 1990–1991 гг.³ Министр указал, что неуплата задолженностей МПС перед иностранными железными дорогами может привести к отмене курсирования международных поездов стран СНГ.

В докладной записке от 7 марта 1992 г. первому Заместителю Председателя Правительства – министру финансов РФ Е. Т. Гайдару «О бюджете на 2 квартал и 1992 год по Министерству путей сообщения РФ» министр Г. М. Фадеев указал, что общее финансовое положение железнодорожного транспорта «усугубляется тем, что грузоотправители и грузополучатели несвоевременно рассчитываются за выполненные перевозки»⁴. В этой связи МПС не имеет средства для финансирования приобретения подвижного состава, ремонтных работ, а также «с большим напряжением выплачивает заработную плату». Таким образом, руководство министерства обратилось с просьбой выделить из федерального бюджета на второй квартал 1992 г. 9 528 млн. руб. на приобретение вагонов, оплаты поставок по импорту и финансирование важнейших строек сетевого значения⁵.

В аналогичной записке от 3 сентября 1993 г. в адрес Председателя Совета Министров – Правительства РФ В.С. Черномырдина министр путей сообщения назвал финансовое положение железнодорожного транспорта критическим, обозначив главной причиной «тяжелой ситуации – неплатежеспособность базовых отраслей экономики»⁶.

В связи с тяжелым материальным положением отрасли неоднократно возникал вопрос выплаты заработной платы железнодорожникам, что также нашло свое отражение в архивных документах⁷.

Немало документов посвящено вопросам непосредственно реформирования отрасли и акционирования предприятий железнодорожного транспорта. Так, в докладной записке от 26 июня 1992 г. № 276пр на имя заместителя Председателя Правительства РФ Г. С. Хижки под заголовком «К вопросу о реорганизации органов центральной исполнительной власти» министр Г. М. Фадеев отметил, что «Коллегия Министерства путей сообщения РФ решительно не может согласиться с предложениями Комиссии Правительства РФ по преобразованию Министерства в Государственную корпорацию «Российские железные дороги» и взять на себя ответственность за дезорганизацию управления устойчиво работающей отраслью»⁸. Руководитель отметил, что «такая форма организации управления неприемлема для железнодорожного транспорта, работающего как единое государственное предприятие при централизованном управлении, где ежедневно приходится принимать оперативные решения». Сказанное было под-

креплено единогласным решением Коллегии министерства от 24 июня 1992 г. с участием начальников железных дорог.

По вопросам акционирования на железнодорожном транспорте министерство также четко высказывало свою позицию. В докладной записке в адрес Г. С. Хижы от 23 июля 1992 г. в МПС подчеркивалось, что «на данном этапе акционирование железных дорог (со всеми входящими в их состав предприятиями и организациями), Главного вычислительного центра МПС, центральной станции связи, промышленных предприятий и снабженческих организаций» невозможно¹⁰. От акционирования научно-исследовательских, головных проектных и изыскательских организаций отрасли в министерстве тоже отказывались, апеллируя тем, что это «может привести к развалу научной базы и невосполнимой потере». Вместе с тем акционирование предприятий торговли и общественного питания, работающих на вокзалах и в поездах, предприятий промышленного железнодорожного транспорта, руководство отрасли видело вполне возможным.

В отношении приватизации предприятий транспорта в октябре 1993 г. министерство в докладной записке вице-премьеру, Председателю Госкомимущества России А. Б. Чубайсу сообщало о выявленных нарушениях и выразило свою «крайнюю обеспокоенность» тем фактом, что «без согласования с МПС были акционированы Октябрьский электровагоноремонтный завод, Лосиноостровский электродный завод, Московский опытный завод «Макет», а на неоднократные просьбы МПС отменить незаконные решения об их акционировании, «не было никакой реакции»¹¹.

Особое место в переписке министерства с органами исполнительной власти занимают докладные записки по вопросам реализации программы реформы. Так, в докладной записке первому заместителю Председателя Правительства РФ Б. Е. Немцову от 9 сентября 1997 года «О путях структурной перестройки на железнодорожном транспорте» МПС в целом согласилось с принятыми направлениями реформирования, предложило свой вариант Концепции реформы и, вместе с тем, не одобрило следующие предложения¹²:

- ликвидацию МПС в результате преобразований и передачу его функций Минтрансу России;
- разделение в министерстве государственных и хозяйственных функций;
- акционирование железных дорог.

В отношении собственной ликвидации и передачи функций Минтрансу России МПС подвергло критике деятельность Министерства транспорта РФ, отмечая, что оно не справилось со своей главной задачей – «созданием развитого рынка услуг и свободной конкуренции на подведомственных видах транспорта», в результате «Россия стала ареной конкуренции не отечественных, а иностранных перевозчиков»¹³. МПС выразило уверен-

ность в том, что «железнодорожный транспорт, в случае его передачи в ведение Минтранса России, постигнет участь других видов транспорта».

Вместе с тем, железнодорожники активно ссылались на опыт иностранных государств. В 1997 г. специалисты министерства осуществляли командировки в Швецию, Германию и Великобританию с целью анализа моделей зарубежных реформ железных дорог. По результатам в правительство были направлены докладные записки с отчетами и предложениями¹⁴.

Уделялось внимание в переписке министерства с вышестоящими органами и технологическим вопросам, как например: поставка запасных частей для грузовых вагонов¹⁵, создание единой магистральной сети связи¹⁶, производство новых путевых машин¹⁷ и др.

Таким образом, на основе рассмотренных документов можно сделать вывод, что Министерству путей сообщения РФ, осуществлявшему организацию деятельности железнодорожного транспорта страны в 1992 – 2004 гг., удалось не только сохранить существовавший порядок работы транспорта, его инфраструктуру, вагонный парк, решая проблемы финансового, технического, социального и организационного характера, но и посредством грамотного руководства осуществить плавное реформирование управления отрасли. Как сказал на заседании Коллегии министерства в марте 1998 г. приглашенный вице-премьер Б. Е. Немцов: «... на самом деле ни в коем случае никаких революционных преобразований быть не должно в важнейшей, вот в этой отрасли. Не должно! <...> Но, с другой стороны, и говорить, что у нас все нормально и хорошо, тоже нельзя. Вот так поэтапно, потихоньку, постепенно и должны двигаться. Но двигаться!»¹⁸.

¹ Аксененко Н. Е., Липидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М., 2001. С. 144.

² Указ Президента РФ от 20 января 1992 г. № 28 «Об образовании Министерства путей сообщения РФ» // Ведомости СНД РСФСР и ВС РСФСР. 1992. № 5. Ст. 211.

³ ГАРФ. Ф. 10165. Оп. 1. Ч. 1. Д. 45. Л. 36–37.

⁴ Там же. Л. 93.

⁵ Там же. Л. 94.

⁶ Там же. Ч. 2. Д. 368. Л. 79.

⁷ Там же. Ч. 1, 4, 5. Д. 45. Л. 1–2, 55–56, 107, 121–124; Д. 1001. Л. 17–25; Д. 1331. Л. 3, 64, 66, 74, 79, 101, 115, 124, 143, 150, 155, 168, 180, 203, 223 и др.

⁸ Комиссия Правительства РФ для подготовки предложений по совершенствованию системы государственного управления.

⁹ ГАРФ. Ф. 10165. Оп. 1. Ч. 1. Д. 46. Л. 39.

¹⁰ Там же. Л. 71–72.

¹¹ Там же. Ч. 2. Д. 368. Л. 102–103.

¹² ГАРФ. Ф. 10165. Оп. 1. Ч. 6. Д. 1656. Л. 120–126.

¹³ Там же. Л. 122.

¹⁴ ГАРФ. Ф. 10165. Оп. 1. Ч. 6. Д. 655. Лл. 129–137; Д. 1992. Л. 26.

¹⁵ Там же. Д. 2352. Лл. 212–213.

¹⁶ Там же. Д. 1994. Л. 195.

¹⁷ Там же. Ч. 5. Д. 1331. Лл. 8.

¹⁸ Там же. Ч. 6. Д. 1933. Лл. 4.

О. В. Горбачев
*Уральский государственный
педагогический университет*

ИСТОЧНИКИ ДЛЯ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО СПРАВОЧНИКА «НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ»*

В настоящее время группой исследователей под руководством Л. Н. Мазур реализуется проект, целью которого является подготовка справочного издания «Населенные пункты Свердловской области». Предполагается, что он выйдет в печатном и электронном вариантах.

Необходимость создания нового справочного ресурса продиктована в первую очередь тем, что многочисленная доступная информация по населенным пунктам Среднего Урала остается противоречивой и выборочной. Сведения о городах и селах региона содержатся в большом количестве печатных справочных изданий, а также в сети Интернет. В то же время единого тематического общедоступного справочника, посвященного сельским и городским поселениям до сих пор нет. Сейчас есть возможность суммировать опыт некоторых известных нам печатных изданий подобного рода¹. Кроме того, доступны разнообразные электронные ресурсы². Что касается поселений Среднего Урала, то наиболее систематизированная и полная на сегодняшний день информация о них содержится в Уральской исторической энциклопедии и в краеведческой энциклопедии Н. Рундквиста и О. Задориной³. Вполне понятно, что в этих изданиях, помимо данных о поселениях, имеется большое количество и других сведений, поэтому собственно поселенческая составляющая неизбежно ограничена. В результате в Уральской исторической энциклопедии населенные пункты представлены выборочно, в основном это города и некоторые другие исторически значимые поселения. Кроме исторической информации, в словарных

* Публикуется в рамках исследования, финансируемого Российским гуманитарным научным фондом (проект № 11-01-12044в).